

4420/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4672/J - NR/1998, betreffend die Auflassung des Logistikcenter Attnang - Puchheim, die die Abgeordneten Dr. Keppelmüller und Genossen am 8.Juli 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. und 2.        Wieviel Güter wurden im Auftrag von der ÖBB 1997 von Frächtern auf der Straße transportiert?  
                  Wieviele Güter werden von der ÖBB auf der Straße transportiert?

Antwort :

Wie mir die ÖBB mitteilen wurden im Jahre 1997 465.000 Tonnen Stückgut im Auftrag der ÖBB auf der Straße durch Frächter befördert.

Insgesamt wurden von den ÖBB im Jahre 1997 257.000 Tonnen Stückgut und 1.121.000 Tonnen Wagenladungssendungen im Vor - und Nachlauf zu Schienentransporten auf der Straße befördert. Im Vergleich dazu hat die ÖBB 74,347 Mio Tonnen auf der Schiene transportiert. Die ÖBB haben unter allen europäischen Bahnen in den letzten Jahren die stärkste Steigerungsrate im Güterverkehr.

3.                In welchem Ausmaß haben österreichweit durch den Transport von Gütern auf der Straße im Auftrag der ÖBB auf der Straße die Immissionen gegenüber einem Transport auf der Schiene in den letzten beiden Jahren zugenommen?

Antwort:

Ein Vergleich der durch die Verkehrsleistungen der ÖBB im Straßengüterverkehr (eigene Transporte sowie Auftragsverkehre durch Frächter) verursachten Immissionen mit jenen, die bei einem Transport dieser Güter auf der Schiene anfallen würden, ist weder technisch noch sinnvoll durchführbar, da viele dieser Transporte auf Strecken ohne Schienenverbindung durchgeführt werden. Im Falle des Vorhandenseins einer Schienenverbindung auf einem kurzen Abschnitt der Gesamtstrecke würde ein unwirtschaftlicher Umladeaufwand entstehen, der infolge der Wettbewerbssituation dazu führen würde, daß diese Transporte überhaupt durch das private Straßengütertransportgewerbe durchgeführt und die ÖBB daher auch nicht für ihren Kraftwagengüterverkehr eine Wertschöpfung erzielen könnten. Durch einen Verzicht der ÖBB auf kombinierte Schienen - / Straßentransporte würde es daher zu einer noch stärkeren Belastung der Straßen und entsprechenden zusätzlichen Immissionen kommen. Es ist für die ÖBB nicht zuletzt zugunsten der Schienentransporte wichtig, als Gesamtanbieter auf dem Güterverkehrs - markt tätig zu sein, weil der Spediteur letztlich entscheidet, ob ein Gut auf der Straße oder auf der Schiene transportiert wird. Daß die ÖBB dabei so weit wie möglich auf die Schiene setzt, versteht sich von selbst. Die Konzentration von Stückgutannahmefällen auf wirtschaftlich vernünftige Einheiten dient ebenfalls der besseren Wettbewerbsfähigkeit und Servicequalität der ÖBB auf dem Güterverkehrsmarkt und damit der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene.

4. Welche Möglichkeiten sehen Sie als Verkehrsminister, das von Wirtschaftlichkeitsfaktoren geprägte Güterverkehrskonzept der ÖBB umweltverträglich zu optimieren?

Antwort:

Das vom Palament beschlossene Bundesbahngesetz beschränkt die Eingriffsmöglichkeiten des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr auf das selbständige Unternehmen ÖBB. Ich kann daher im dargelegten Einzelfall dem Vorstand der ÖBB keine Weisung erteilen. Ich habe jedoch die Möglichkeit, durch verschiedenste Förderungsmaßnahmen die Inanspruchnahme der Schiene zu unterstützen. Diese Maßnahmen sind im Vertrag über gemeinwirtschaftliche Leistungen zwischen dem Bund und der ÖBB vereinbart und beziehen sich vor allem auf folgende Tatbestände:

- \* Tarifstützungen für den Kombinierten Verkehr um die Inanspruchnahme der Rollenden Landstraßen sowie der unbegleiteten kombinierten Verkehre zu attraktivieren.
  - \* Tarifstützungen für umweltpolitisch problematische Beförderungen<sup>2</sup> um diese von der Straße wegzubekommen, z.B. RID - Güter, bestimmte Altstoffe sowie wassergefahrdende Stoffe.
  - \* Förderungen für die Errichtung sowie den Ausbau von Anschlußbahnen, damit Verkehre von und zu Produktionsbetrieben möglichst auf der Schiene abgewickelt werden (können).
  - \* Rückerstattung des Straßenverkehrsbeitrages für im Vor - und Nachlauf zum kombinierten Verkehr eingesetzte Straßenfahrzeuge.
- Die Begründung für diese Förderungsmaßnahmen liegt ausschließlich darin, den Öüterverkehr auf der Schiene im Sinne der Anfragersteller "umweltverträglich zu optimieren".